













# La camionabile Genova-Torino-Milano

Quale sarebbe il tracciato - Le distanze chilometriche - La spesa - Oltre ottomila operai avranno lavoro per due anni

Genova, 20 notte. Sono state affermate non poche cose in questo proposito ed è perciò bene precisare con elementi sicuri.

Il primo annuncio della geniale iniziativa per la costruzione di un'autostrada, particolarmente adatta al transito dei pesanti camion carichi anche alla massima portata, che congiungerebbe il Porto di Genova con l'Alta Italia, fu dato in modo troppo generico ed assai impreciso, sicché sollevò sospetti e timori: si giudicò che ora, man mano che si vengono a conoscere i particolari dell'opera deliberata, risultano infondati.

Si parlò dapprima - e soltanto - di una strada Camionabile Genova-Milano, come se fosse stata dimenticata Torino e, con questa, il Piemonte: mentre il progetto stesso fin dall'inizio col proprio pre-



ciso di creare una nuova potente arteria a servizio del Porto per la espansione della sua potenzialità verso tutta l'Alta Italia, alla quale, normalmente, sono dirette le importazioni delle merci che qui si concentrano: a perciò verso i due grandi poli industriali e commerciali, Milano e Torino e loro derivazioni.

Alle prime impressioni positive, il "comunicato ufficiale", il quale specificò chiaramente trattarsi di una Autostrada Camionabile per Torino, Milano e tutta la Val Padana, mettendo alla pari i due grandi centri metropolitani della Lombardia e del Piemonte.

Né si doveva pensare diversamente, quando si abbiano presenti le grandi sinistrazioni che a Roma si nutrono e dimostrano per Torino e per la conservazione della sua caratteristiche industriali. Come una perimetrazione di massa diversamente il processo ideale da cui l'iniziativa scaturì, sulla indicativa carta e generale venuta dall'alto, si opera degli elementi competenti e responsabili del mondo industriale e commerciale genovese secondo il campo ferroviario del Porto, il quale s'è avvia al definitivo completamento delle grandi opere che dovranno essere terminate nel 1935, quando la potenzialità di questo primo e possente emporio del Mediterraneo salirà a quindici milioni di tonnellate di merci tra importazione ed esportazione.

## La Direttissima

I lunghi dibattiti e le ampie illustrazioni sull'efficienza del Porto di Genova, anche in questi, pur transitori, momenti, di crisi, hanno dimostrato ancora la necessità di preparare in tempo quel "terzo valico" appenninico, attraverso il quale affluiranno comodamente e vantaggiosamente il rigurgito delle merci d'oltre oceano. Esso non può, logicamente, nel campo ferroviario essere altro che il completamento della Direttissima, la grande impresa alla quale il gr. uff. Morso, dedicato tante energie ed alla quale si lavora tuttavia per apprestare i piani da realizzare appena le condizioni del finanziamento lo permetteranno.

Ma, come ripetutamente fu dimostrato, l'esecuzione della Direttissima esige non meno di otto anni di lavoro, poiché la grande galleria di valico, progettata nella lunghezza di quindici chilometri, a cui larghezza sufficiente, dovrà essere, non potrà essere eseguita in periodo inferiore agli otto anni. Invece fra tre anni al massimo, le opere portuali saranno terminate: e sarebbe allora immediatamente sensibile la sproporzione fra la potenzialità del Porto di Genova e la potenzialità delle vie per suo sfollamento. Ed ecco il buon punto sovrano in ispirazione risolutiva del Duce.

La creazione della Camionabile, che in poco più di due anni potrà essere compiuta, risolve il problema sotto due aspetti: il primo, di carattere industriale, e il secondo, di carattere turistico. La prima, che si innalzerà gradatamente fino a metri 80 circa, in modo da attraversare le zone montuose, di cui l'importanza è di gran lunga superiore a quella della Direttissima, e il secondo, che si innalzerà gradatamente fino a metri 80 circa, in modo da attraversare le zone montuose, di cui l'importanza è di gran lunga superiore a quella della Direttissima.

Su quello che sarà lo sviluppo del tracciato per il percorso della Camionabile si diedero pure delle notizie, sia pure in via di massima, assai imprecise, poiché il progetto, per quanto non ancora elaborato in tutti i suoi particolari, è tracciato già nella linea generale, ma non è quello che accennano i giornali.

Come è facile comprendere, il maggior interesse e le più gravi difficoltà tecniche, riguardano il tracciato da Genova al versante settentrionale dell'Appennino: dopo Arqua a Torino, esso dovrà essere determinato dalle necessità tecniche imposte dagli attraversamenti del Po e del Ticino e dalla convenienza di avvicinarsi a Voghera e Pavia.

## Da Arqua a Torino

Per il ramo da Arqua a Torino - quello che ora più ci interessa - sarebbero stati ipotizzati due itinerari: quello Alessandria-Asti e quello Alessandria-Casale-Chivasso; ma, dopo il primo di soli chilometri 8,5, ma più assai pianeggiante e meno accidentato il secondo, tanto da essere oggi pre-

feribile, dato anche le migliori condizioni del fondo stradale su tutto il percorso.

Questo secondo tracciato permetterebbe di dare al ramo della Camionabile per Torino, lo stesso carattere a lunghi rettilinei e senza sensibili dislivelli, esse per Milano.

L'itinerario per Alessandria-Asti, dovendosi attraversare la zona collinosa del Monferrato, il tracciato risulterebbe più tortuoso, a quote incostanti e, se pur di qualche chilometro più corto, indubbiamente assai meno favorevole alle grandi velocità.

Inoltre, il tracciato per Casale sfirebbe il grande vantaggio di avvicinare a Genova regioni industriali e turistiche di primo ordine: di abbreviare il transito da Torino per l'Emilia passando attraverso Sala e Casale Monferrato, per Voghera, di offrire anche un risparmio di spese, potendosi la Camionabile allacciare alla autostrada Torino-Milano e Chivasso, evitando la costruzione di circa 20 chilometri di strada. Da Chivasso si dipartono due rami: uno che si dirige verso Sala e Casale Monferrato, e l'altro verso Voghera, in Val d'Aosta, nel Canavese e in Val di Lanzo, tutti centri che hanno bisogno di essere più comodamente uniti a Genova sia per ragioni turistiche, sia industriali, nel riformare delle materie prime alle grandi fabbriche locali.

Ecco dunque il tracciato che ha le massime possibilità di attuazione. La Camionabile, partendo da Genova, avrebbe un diretto allacciamento al Porto con via Giuseppe Garibaldi e Sampierdarena, sopra l'imbocco della Galleria ferroviaria di S. Lazzaro dal lato di Sampierdarena. Ma per ben comprendere questo inizio di strada, bisogna pensare all'assetto delle strade del Porto non quali oggi sono, ma come saranno fra circa tre anni, quando il Bacino Mucelloni sarà completato, la via Carlo Alberto diventerà la via di Palazzo Doria, la via Milano allargata ed abbassata, la via di S. Carlo diventerà la via di S. Carlo, la via di S. Carlo diventerà la via di S. Carlo, la via di S. Carlo diventerà la via di S. Carlo.

Dalla via Garibaldi, la Camionabile si dirigerà a monte degli Appennini, sulla sponda sinistra (levante) del Polcevera, si innalzerà sulla sinistra del torrente Secchia ad una quota che si innalzerà gradatamente fino a metri 80 circa, in modo da attraversare le zone montuose, di cui l'importanza è di gran lunga superiore a quella della Direttissima, e il secondo, che si innalzerà gradatamente fino a metri 80 circa, in modo da attraversare le zone montuose, di cui l'importanza è di gran lunga superiore a quella della Direttissima.

Entrando a considerare la massima del movimento cooperativo degli agricoltori, l'azione ha affermata che la cooperazione ha pieno diritto di cittadinanza nell'ordinamento corporativo dello Stato fascista, poiché esso fenomeno antichissimo ma fenomeno che si rinnova.

Come la corporazione non è altro che la sintesi degli interessi di un gruppo di categoria e dei singoli nel superiore interesse nazionale della collettività; così la cooperazione può contribuire a raggiungere la finalità che sono l'essenza dello Stato corporativo. La cooperazione in uno Stato unitario, come il nostro, non può che essere un fenomeno che si rinnova.

Un secondo aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un terzo aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un quarto aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un quinto aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un sesto aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un settimo aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un ottavo aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un nono aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un decimo aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un undicesimo aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

Un dodicesimo aspetto importantissimo dell'organizzazione dei produttori è quello della disciplina della produzione, perché questa risponde sempre più ai bisogni dell'esportazione e del consumo interno secondo criteri direttivi ben definiti e ben applicati.

ne pressi di Valenza e puntare direttamente su Casale.

Attraversato il Po a valle di Casale, con lunghi rettilinei la Camionabile andrà ad innestarsi, prima di Chivasso, all'autostrada Torino-Milano.

Le pendenze non superano in questo tracciato previsto e prospettato, il 4 per cento, il che permetterà di adottare un sistema di trazione a motore di almeno 30 chilometri all'ora, in modo da poter essere, in caso di emergenza, anche con carico utile fino a 150 quintali, compatibili con le accidentalità che si riscontrano nel versante meridionale dell'Appennino, senza obbligo ad opere d'arte costose.

Le curve non avranno raggio inferiore ai 100 metri in modo da non obbligare a perdere di velocità. Con questo tracciato si verrebbe a creare un sistema organico di strade, colleganti velocemente al marciapiede del Mediterraneo, le capitali del Piemonte e della Lombardia, le provincie di Alessandria, Verelli, Novara, Varese, Como, Bergamo, Brescia e Pavia.

La lunghezza della Camionabile, da costruirsi a nuovo, in sede indipendente, risulta approssimativamente di Km. 50 per il tronco Genova-Milano, e di Km. 85 per il tronco Casale-Milano, e di Km. 100 per il tronco Casale-Chivasso.

Le distanze per Camionabile e

autostrada risulterebbero di chilometri 170 per la Genova-Torino-Km. 145 per la Genova-Milano e Km. 126 per la Genova-Verelli.

La spesa relativa sarebbe prevista in lire 200 milioni per il tronco Genova-Milano.

Avendo il Duce detto che la Camionabile deve essere costruita entro il 1934, per due anni avranno lavoro più di 8000 operai computando solamente quelli direttamente impiegati nei lavori stradali, senza contare tutti gli altri che nelle fabbriche di cemento, nelle ferrovie, nelle cave, troveranno vantaggio nella ingente mole di opere che si dovranno eseguire.

E' ancora, immatura, la parola di finanziamento e di gestione della mirabile e destinata in tutti gli anni che vi sono interessati e a cui gli incitamenti perché si addovano alla sollecita realizzazione che si svolge un problema di economia italiana, una questione di vita o di morte, non si può essere così che, alla storia data del 25 ottobre 1934, le prime vetture partano dalle cattedre del Porto. Avrete alle due grandi metropoli di casa italiana ed in breve tempo la Camionabile sarà una grande via di comunicazione per l'attività economica per l'economia nazionale.

ALFREDO ROTA

Un importante congresso a Milano

La cooperazione agricola nei suoi scopi e sviluppi

Milano, 20 notte.

Si è svolto a conclusione ieri nel salone superiore del Padiglione dell'Agricoltura alla Mostra Nazionale Fascista, un congresso della Cooperazione Agricola che ha radunato i rappresentanti di tutte le regioni. Quelli erano vantaggi apportati da gli agricoltori, la cooperazione che nella campagna ruralizzatrice con tanto fervore voluta dal Regime occupa il primo posto, ha dimostrato l'attuale Mostra che è, senza dubbio, superiore a tutte le precedenti.

La Cooperazione degli Agricoltori, che ha scopi prevalentemente economici, rendimenti, assai più convenienti e redditizi lo sforzo produttivo dei singoli ed a ciò riesce aiutando nel processo di ottenimento delle derrate: nella fase di coltivazione del terreno, mediante la fornitura delle materie prime occorrenti, in modo da assicurare nella fase di prima trasformazione delle derrate, in modo da rendere pronta alla vendita merce il compimento, in forma collettiva, di operazioni che ai singoli è impossibile effettuare se non a prezzi esorbitanti: nella fase della vendita dei prodotti, attraverso gli organismi di cooperazione che vanno dalla forma rudimentale e semplice della raccolta e della vendita conseguente delle derrate, alla forma più completa di trasformazione delle derrate, in modo da assicurare nella fase di prima trasformazione delle derrate, in modo da rendere pronta alla vendita merce il compimento, in forma collettiva, di operazioni che ai singoli è impossibile effettuare se non a prezzi esorbitanti.

La relazione del dottor Faracchi è stata accolta da vivaci applausi. E' seguita la relazione dell'on. Capor. Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, sulla attività della Federazione stessa e sull'importanza della cooperazione agricola nel campo ortofrutticolo.

La relazione del dottor Faracchi è stata accolta da vivaci applausi. E' seguita la relazione dell'on. Capor. Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, sulla attività della Federazione stessa e sull'importanza della cooperazione agricola nel campo ortofrutticolo.

La relazione del dottor Faracchi è stata accolta da vivaci applausi. E' seguita la relazione dell'on. Capor. Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, sulla attività della Federazione stessa e sull'importanza della cooperazione agricola nel campo ortofrutticolo.

La relazione del dottor Faracchi è stata accolta da vivaci applausi. E' seguita la relazione dell'on. Capor. Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, sulla attività della Federazione stessa e sull'importanza della cooperazione agricola nel campo ortofrutticolo.

La relazione del dottor Faracchi è stata accolta da vivaci applausi. E' seguita la relazione dell'on. Capor. Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, sulla attività della Federazione stessa e sull'importanza della cooperazione agricola nel campo ortofrutticolo.

La relazione del dottor Faracchi è stata accolta da vivaci applausi. E' seguita la relazione dell'on. Capor. Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, sulla attività della Federazione stessa e sull'importanza della cooperazione agricola nel campo ortofrutticolo.

La relazione del dottor Faracchi è stata accolta da vivaci applausi. E' seguita la relazione dell'on. Capor. Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, sulla attività della Federazione stessa e sull'importanza della cooperazione agricola nel campo ortofrutticolo.

La relazione del dottor Faracchi è stata accolta da vivaci applausi. E' seguita la relazione dell'on. Capor. Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, sulla attività della Federazione stessa e sull'importanza della cooperazione agricola nel campo ortofrutticolo.

CITTA' DEGI DI  
**CREMINO**  
SALVATORE CALABRITTO

**XIII Fiera di Milano**  
**TEATRO della MODA**  
20 - 21 - 23 - 24 Aprile 1932-X - Ore 16,30  
**PRESENTAZIONE di MODELLI**  
Vigilanza della FEDERAZIONE NAZIONALE FASCISTA INDUSTRIA ABBIGLIAMENTO  
CASA PARTICIPANTE  
Digi - Ciccogna - Fiorani - Ferrario - Fumagalli - S. A. Maison de la Fourrure - Motti & C. di Motti & Barbi - A. Mottani - Trizzoni Pagani - Venturi - Villa & C. di Guido & Villa - Zotti.

**LA DELIZIA DEI VERI**  
**BUONGUSTAI DEL**  
**TABACCO**

**REGINA**  
**CIGARETTA**  
**MONOPOLIO ITALIANO DEI TABACCHI**

**Soc. An. GRANDI MAGAZZINI BIANCHI**  
Via Viotti, quasi angolo piazza Castello

**I GIOCATTOLE**  
sono la nostra maggiore  
**SPECIALITA'**  
**ASSORTIMENTI RICCHISSIMI**  
**SEMPRE AGGIORNATI**  
**DAL**  
**GIOCATTOLO MODESTO**  
**AL**  
**GIOCATTOLO DI LUSSO**  
**PREZZI MITI**

**Dr. FERRERO MICHELANGELO**  
Specialista in Ginecologia e Ostetricia  
Dermatologia e Malattie Veneree  
Nicoletti lab. V. Calzola, 5. Ore 9-12, 13-21

**LEVATRICE FONTANA-MASSARI**  
Pensione per partorienti - Via Ormea, 48

**SIFILIDE OSTETRICA SANTANERA**  
Ore 10-12 e 15-18  
Riduzioni per operai  
piano secondo - Viale Jule e 17















# ADINA

**Bollettino demografico di Torino**

**7 ANGOLI FAMOSI**  
 Poiché 7 sono le meraviglie del mondo, è naturale che anche 7 siano gli angoli dove sorgono i 7 consuetudinari

disse vetrine i vastissimi assortimenti  
 di scarpe per tutti, ai prezzi più bassi,  
 e, affinché potessero scegliere la succe-  
 ssale più comoda per i loro acquisti, ri-  
 cordiamo ancora i 7 famosi indirizzi:  
 Via Carlo Alberto 18, ang. v. Ospedale  
 Via Nizza 57, ang. v. P. Caluso  
 Via Nizza 160, ang. via Thaon  
 Via Nazione 30, ang. via C. Ballo

**STOFFE QUASI REGALATE**  
Dove? da De Benedetti - Tessuti Estero  
Portici via Cernaia 38 ang. Manzoni  
Assortimenti fantastici delle ultime  
creazioni in stoffe per signora. - Scom-  
pi prezzi incredibilmente bassi. Orari  
di vendita: 8,30-12,30; 13,30-19,30.

**ARREDAMENTO MODERNO**  
Mobili lussuosi e perfetti, impossibili da ignorarli. Convece, V. Conzola e L. Conzola, Concessionario Poltrona Knoll.

**DISCHI, DISCHI, DISCHI.**  
I dischi di ogni marca. Fabbrica Italiana Macchine Perlini, via XX Settembre, 16, vicino Bottega delle Lampade.

**TEATRI: Spettacoli d'oggi**  
CARIGNANO (Compagnia Emma Gramatica). Ore 13.15: «L'Espresso».

**ALFIERI** (Compagnia Paolo-Marzocchi).  
 Ore 10,15: «La refectory di Macrino»;  
 Ore 10,45: «L'ultimo dei Saccì».  
**BALLO** (Compagnia Marcello Giorda).  
 Ore 11,15: «Kean» di Dumas.  
**VITTORIO** (Compagnia D'Ottavio-Zanussi).  
 Ore 11,15: «L'ultimo dei Saccì» in 4  
 Atti di Luigi Ramponi Serbelli.  
**ROSSINI** (Compagnia piemontese Artista  
 Amatori).  
 Ore 11,15: «L'ultimo dei Saccì»;  
 Ore 11,45: «La grinta» di  
 Demelli.  
**GIARDINO** (Macchietti Lippi). — Ore 11,15:  
 «L'ultimo dei Saccì».  
**ROMANO**: Ore 11,15: Silvia S. Alberici.  
**CAY-DANZ**: Ore 17-19,30: «11 Trattato  
 di Parigi» (via Delpianti 14) un'anteprima  
 di «L'ultimo dei Saccì».  
 Ore 18,30 e dalle ore 16 alle 18: Esposizioni  
 nei arredamenti artistici.

**Domani sera la BAKER**  
**al VITTORIO EMANUELE**  
**a prezzi popolari**

Gli strepitosi successi ottenuti a Torino, poche settimane or sono, da "Venero Nera", e l'assallazione clamorosa del pubblico, che ha fatto di questo film uno dei più ricercati e più temuti, ha indotto la casa di produzione a pensare di non poter allora ammirare l'opera nella nostra capitale di colore, un'occasione che non si ripeterà più. E la BAKER sta per rilanciare le ALCI e nel suo viaggio di ritorno darà ancora tre rinfrescate a chi non ha avuto il piacere di rappresentarle in Italia. E a prezzi popolari: il che, in questi momenti non guasta. *Freemote i posti!*

**Ora, ore 15.10 al CINEPALAZZO**

**« CAMPO VOLANTE »**  
una tra le più grandi novità Parionine  
del 1932. Messa in scena originale  
Benois Vigny, con i celebri Juss Koss  
(Samborak) e Meg Lemonnier, del  
tro del Bouffes Parionine.

**Spettacoli cinematografici**  
**CHENET:** Canante dell'Opera (Giacca, 2)  
Y. Girardin, Germania Paoli, 1. P.  
alle vanti, Nena

**ITALIA: «La sirenetta dell'autostrada»**  
**SPLENDORE:** Milioni. Il re degli sfarzati  
in preper: Niveltiana con R. Novarese  
**IDEALI:** «Passione di Principessa». J. Mol  
**ALPI:** «Trader Horn». Capistove  
**ROMA:** «Trader Horn». Capistove  
**BORSA:** Olimpia avventura. (Arimando  
con) e Sergio Tofano in «Dossatentat

**PRINCIPI:** «Fra Diavolo» e Variati.  
**SAVOIA:** «L'unico del mio

**IMMATO:** Delle 55,30. Cine-Varieta  
**AMBROSIO:** «Il Milione» di René Cl

**Domeni, all'AMBROSIO**  
Joan Crawford e Clark Gable

ne: « **LA VIA DEL MALE** »  
Amore e morte si avvicinano in questo film, in cui con meravigliosa profondità psicologica sono evocati i più tragici agguati che la modernità americana tende ad un giovane.

« **LA VIA DEL MALE** »  
« una tragica parabola della vita, con la sua dolorosa bellezza non mancherà di commuovere profondamente ».

Oggi per l'ultimo giorno  
- IL MILIONE -

**« CHE MISTERO »**  
farà risonare la sala dell'Ambra delle più nobili e profonde risate ma sin allora suscitata.

**« TRADER HORRA »**  
rivela l'Africa orrenda  
**« AN'ALPI E ALLO STATUT »**  
davanti agli occhi sbalorditi di migliaia di migliaia di spettatori, che giorno per giorno grimescono i due locali.

**Le belle allusioni della sede e dei quadri tematicamente presi dal mondo di quelli non ne vedrete mai più.**

**STATO CIVIL**

**STATO CIVILE**  
20 aprile 1932-3

**NASCITE** 36; maschi 16; femmine 16.  
**MORTI** 23; Cammino cav. uf. Adelfo  
Carlo, d'anni 61, di Torino, chirurgo  
denta, di viale Vittorio Veneto, 17, di  
Cappio-Trivico, comune Carlo fu  
di, 61, di Pisa, pensionato, corso Car-  
132 — **FORNITA** Lulgia fu Giovanni, di  
di Poesano, calzolaio, piazza Schiavo  
Carallo Gabriele fu Maria, di 78, di  
di 78, di 78, di 78, di 78, di 78, di 78,  
muto Margherita ved. Maria, di 85, di  
sinto, calzolaio, corso Italia Nuova, 2  
Eulio Cesare fu Antonio, di 57, di Pisto-  
di 57, meccanico, via Matteotti, 10, di  
di 57, di 57, di 57, di 57, di 57, di 57,  
di 57, di 57, di 57, di 57, di 57, di 57,

di Milano, agitata, via del Milite, 25.  
marchi Maria ved. Marcano, 34 81, di  
navigazione, casalinga, via Jannone,  
Basso Giacomo di Oliva, via  
Basso Giovanni, via Pietro Giuria, 7  
Berti Amelia ved. Solina, 61, 72, di  
no, casalinga, corso Trapiè, 30  
Terzani ved. Panicozzi, 61, 72, di  
nuovo D. Bosco, casalinga, corso Serravalle,  
Toscani, 19, 20, di  
corso Parini, 83. Rivera Giovanni il  
corpo d'anni 52, di Bergamo Tosi-  
cino, via Asolo, 12. Filippi Solmi  
dici, di anni 21, di Torino, via Testa-  
Gabriele, 10, 11, di  
viale Gravieri, 53. Orlandi A.  
via Micheliere, d'anni 65, di Torino

[illegible]



---



